Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3467**

15. Wahlperiode 30. 06. 2004

Antrag

der Abgeordneten Heidi Wright, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Hans-Günter Bruckmann, Dr. Peter Danckert, Annette Faße, Rainer Fornahl, Monika Griefahn, Gabriele Groneberg, Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Astrid Klug, Dr. Heinz Köhler, Ernst Kranz, Horst Kubatschka, Ute Kumpf, Dr. Christine Lucyga, Heinz Paula, Karin Rehbock-Zureich, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Siegfried Scheffler, Dr. Angelica Schwall-Düren, Wolfgang Spanier, Ludwig Stiegler, Jörg Vogelsänger, Petra Weis, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Margrit Wetzel, Franz Müntefering und der Fraktion der SPD
sowie der Abgeordneten Winfried Hermann, Albert Schmidt (Ingolstadt), Volker Beck (Köln), Franziska Eichstädt-Bohlig, Peter Hettlich, Rainder Steenblock, Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012 forcieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Fahrrad ist das Verkehrsmittel, dessen Potenzial bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist. Die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads sind vielfältig. In Städten ist es häufig das schnellste Verkehrsmittel, am Stau vorbei und ohne Parkplatzsuche. In Kombination mit Bahn, Bus und Schiff ist es attraktiv für Pendler, für Ausflügler und Reisende. Für Kinder schafft das Fahrrad einen neuen eigenen Aktionsraum. Als Sportgerät fordert es zu körperlichen Höchstleistungen heraus, aber auch das Rad fahren im Alltag stärkt die körperliche Fitness und schützt vor Krankheiten. Urlaub mit dem Rad ermöglicht neue Eindrücke und Erfahrungen von Menschen und Landschaften, die das Auto nicht bietet.

Das Fahrrad leistet darüber hinaus wichtige Beiträge für die Umwelt durch die Vermeidung von Luftschadstoffen, Lärm und Flächenverbrauch. Radfahren ist gesund. Das Risiko einer Herz-Kreislauf-Erkrankung sinkt um die Hälfte bei denjenigen, die täglich eine halbe Stunde in die Pedale treten. Zudem schaffen und erhalten Produktion und Dienstleistungen rund um das Fahrrad zahlreiche Arbeitsplätze in Deutschland.

Der Fahrradtourismus in Deutschland hat in den letzten Jahren stetig zweistellige Zuwachsraten aufgewiesen. Auch 2004 verspricht für den Fahrradtourismus ein gutes Jahr zu werden. Zur Internationalen Tourismusbörse (ITB) 2003 in Berlin berichtete der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), dass die Veranstalter pauschaler Radreisen zweistellige Zuwachsraten gegenüber dem Vorjahr verbuchen konnten. Der ADFC schätzt den Umsatz von Radreisenden alleine in Deutschland auf 5 Mrd. Euro.

II. Der Deutsche Bundestag stellt darüber hinaus fest:

1. Mit dem von der Bundesregierung am 24. April 2002 beschlossenen Nationalen Radverkehrsplan 2002–2012 (NRVP) auf Bundestagsdrucksache 14/9504 liegt erstmalig für Deutschland ein Masterplan für eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs auf allen politischen Ebenen vor. Viele Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs liegen aufgrund unserer föderativen Verfassung in der Verantwortung von Ländern und Kommunen. Dem Bund kommt die Koordinierungsfunktion für die Umsetzung des NRVP zu. So heißt es im NRVP (S. 8): „Mit Vorlage dieses Plans bekennt sich die Bundesregierung zu ihrer aktiven Rolle als Katalysator und Moderator bei der Förderung des Fahrradverkehrs.“ Der Bund muss neben seiner Koordinierungsfunktion und der Zuständigkeit für den Radwegebau an Bundesstraßen und Bundeswasserstrassen aber auch Motor des NRVP sein und den Radverkehr zu einem integralen Bestandteil seiner Bundesverkehrspolitik machen.

2. Das Ziel, eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erreichen, ist seit Verabschiedung des NRVP schwieriger geworden. Ging der NRVP (S. 13) noch von einem Radverkehrsanteil von 12 Prozent aus, so zeigen jüngste Zahlen der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Auftrag gegebenen Studie „Mobilität in Deutschland“, dass der Radverkehrsanteil nur noch 9 Prozent beträgt (vgl. Ergebnistelegramm Mobilität in Deutschland 2002, http://www.kontiv2002.de/pdf/ergebnistelegramm_mobiltaet_in_deutschland_2002.pdf). Es bedarf daher verstärkter, zielgerichteter Anstrengungen auf allen Ebenen, um das Ziel einer „deutlichen Erhöhung des Radverkehrs“ (NRVP S. 8) mit Orientierung am Radverkehrsanteil der Niederlande (27 Prozent) bis 2012 in die Tat umzusetzen. Dieses Ziel ist auch Bestandteil der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung.

3. Radverkehr ist als System zu begreifen. Attraktive Bedingungen für Radfahrer in vielen Gemeinden sind kein Zufall, sondern Ergebnis einer kontinuierlichen Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Diese betreffen weit mehr als die Quantität an Fahrradwegen. Sie stellen eine systembezogene Förderung dar, von der baulichen Infrastruktur über Wegweisungs- und Informationssysteme bis hin zu lokalen Bündnissen mit vielen gesellschaftlichen Gruppen, die ein fahrradfreundliches Klima erzeugen und zu sich gegenseitig verstärkenden Effekten für mehr Radverkehr entwickeln.

4. Insbesondere Rad fahrende Kinder sind im Stadtverkehr besonderen Gefährdungen ausgesetzt. Die Bundesregierung will nun durch die vorgezogene und ausgeweitete EU-Richtlinie zur Erweiterung des Sichtfeldes für LKW zur Vermeidung des so genannten toten Winkels hier eine deutliche Verbesserung erreichen.

5. Der Fahrradverkehr leistet einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz. Mindestens drei Mio. Tonnen Kohlendioxid können zusätzlich eingespart werden, wenn sich der Radverkehrsanteil deutlich erhöht. Gemessen am Mitteleinsatz zur Förderung des Radverkehrs ist es zudem eine der kostengünstigsten Maßnahmen zur Kohlendioxideinsparung. Fördermaßnahmen für den Radverkehr nach dem Ansatz des Least-Cost-Transportation-Planning führen gleichzeitig zu sinkenden Kosten für Unterhalt und Neubau von Infrastruktur für den Autoverkehr.

6. Die Stadt- und Raumplanung muss sich stärker am Fahrrad als Maßstab orientieren. Das Ziel der Stadt der kurzen Wege erfordert eine regionale und miteinander durch Schnittstellen verbundene ÖPNV- und Fahrradverkehrs-Netzstruktur als Basis.

7. Der Fahrradtourismus in Deutschland erlebt eine rasante Aufwärtsentwicklung: Laut Radreiseanalyse 2004 des ADFC verzeichnet der Fahrradtourismus weiterhin starke Zuwächse: 2,25 Millionen Deutsche verbrachten im Jahr 2003 ihren Urlaub im Fahrradsattel. Dies entspricht einer Zunahme von 12,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dabei bleiben Deutschlands Radler vorwiegend im eigenen Land. 43,5 Prozent aller Deutschen sind im Urlaub mit dem Fahrrad aktiv, und für 78 Prozent der Radreisenden ist der Fahrradurlaub die Haupturlaubsreise. Erfreulich ist, dass sich die Zahl der fahrradfreundlichen Herbergen – Bett & Bike – in Deutschland in den letzten Jahren auf mehr als 3 500 gesteigert hat.
8. Die Deutsche Bahn AG hat in den letzten Jahren massiv Fahrradstellplätze in Fernverkehrszügen abgebaut, z. B. dadurch, dass im ICE, der auf immer mehr Linien den IC ersetzt, keine Fahrradmitnahme möglich ist. Viele Orte wurden für Radreisende abgehängt oder sind nur mit mehrmaligem Umsteigen und deutlich erhöhtem Zeitaufwand zu erreichen. Als Resultat hat sich nach Angaben der DB AG im Fernverkehr die Zahl der transportierten Fahrräder seit 1998 (525 000) fast halbiert (270 000 im Jahr 2003). Dass Radreisende auch ein lohnendes Geschäft sein können, zeigen starke Zuwächse bei CityNightLine (von 4 333 im Jahr 2001 auf 11 000 im Jahr 2003 = ca. 150 Prozent Steigerung) und DB Nachtzug (von 11 884 im Jahr 2002 auf 16 000 im Jahr 2003 = ca. 50 Prozent Steigerung) ebenso wie positive Erfahrungen im Nahverkehrsbereich. Ähnlich beispielhaft können dabei die Erfahrungen der französischen Staatsbahnen (SNCF) berücksichtigt werden, die die Fahrradmitnahme im TGV ermöglichen.
9. Der im NRVP geforderte Ausbau eines bundesweiten Radfernwegenetzes (D-Netz) mit einer einheitlichen Beschilderung nimmt konkrete Züge an. Die ersten D-Netz-Routen in Nordrhein-Westfalen werden bereits ausgeschildert. Baden-Württemberg, Hessen, Niedersachsen und Brandenburg werden bald folgen.
10. Die Bundesregierung hat bereits finanzielle Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP eingeleitetet. Zu nennen sind hier:
    - die Verdoppelung der Investitionssumme (100 Mio. Euro) für die Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen seit 2002;
    - daraus die Bereitstellung von 2 Mio. Euro für nicht investive Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP;
    - die Bereitstellung von 10 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundeswasserstraßen;
    - die Durchführung des bundesweiten Fahrradwettbewerbs „Best for Bike“, der im Jahr 2003 mit 50 000 Euro gefördert wurde und im Jahr 2004 mit 100 000 Euro dotiert ist.
11. Die Bundesregierung wird in Kürze eine Fahrradnovelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) vorlegen, die eine Verbesserung der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen für den Radverkehr enthalten wird.
12. Eine jüngst beschlossene Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist, dass selbständig geführte Radwege aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nach einer Empfehlung des Arbeitskreises „Finanzierungsfragen des Gemeindeverkehrs“ (FAK) vom 27. Januar 2004 gefördert werden können. Dies gilt auch für die Wegweisung für den Radverkehr als eigenständiges Verkehrsleitsystem nach den Richtlinien der Forschungsgesellschaft Straßenverkehr (FGSV) als System nach dem GVFG förderfähig ist (Beschluss des FAK vom 27. Januar 2004).

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die vorhandenen personellen und fachlichen Kompetenzen zu einer eigenständigen Arbeitseinheit für die Belange des Radverkehrs zu bündeln. Diese soll Kraft der ihr zugewiesen Ausstattung in der Lage sein, eine konkrete Maßnahmenplanung und ein Controlling zur Umsetzung des NRVP vorzunehmen. Sie wird begleitet durch den Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr;
2. mit den Ländern eine Reform des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes anzustreben, mit dem Ziel, mindestens 5 Prozent der Mittel zweckbestimmt zur Förderung des Radverkehrs auszugeben;
3. im Haushalt 2005 im Einzelplan 12 eigene Fahrradtitel für investive und für nicht investive Maßnahmen einzuführen, und die Mittel (100 Mio. Euro) aus dem Titel „Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung (Bundesstraßen)“ in diese zu übertragen;
4. den Mittelansatz von 100 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen zu verstetigen und davon dauerhaft mindestens 2 Mio. Euro für nicht investive Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP einzustellen;
5. dafür Sorge zu tragen, dass die Mittel für den Radwegebau an Bundeswasserstraßen zügig abfließen können;
6. aus der Analyse des Ordnungsrahmens bezüglich der Hemmnisse für die Fahrradnutzung, wie dargestellt im NRVP, geeignete Vorschläge zu deren Abbau zu machen;
7. Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs durchzuführen. Diese sollen das Image des Radfahrens stärken, das Fahrrad als Mittel der Gesundheitsförderung thematisieren und Maßnahmen zur Sicherheit von Radfahrern unter Einbeziehung von Projekten der Verkehrssicherheitsforschung aufzeigen;
8. die Deutsche Bahn AG aufzufordern, ein Konzept für die Fahrradmitnahme im Fernverkehr unter Berücksichtung des ICE vorzulegen, das geeignet ist, verlorene Marktanteile bei der Beförderung von Fahrradtouristen von und zu ihren Urlaubszielen zurückzugewinnen;
9. das Radfernwegenetz (D-Netz) weiter auszubauen und durch die Einrichtung einer Koordinierungsstelle gemeinsam mit den Ländern für die Umsetzung eines hohen Ausbau- und Beschilderungsstandards zu sorgen, da es an einer länderübergreifenden Koordinierung mangelt. Dies gilt auch für die internationalen Radrouten (Euro-Velo-Routen).

Berlin, den 30. Juni 2004

Franz Müntefering und Fraktion
Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333